

УДК 338.001.36:625.7

**О.А. Ковальчик**

Тернопільський національний технічний університет ім.Івана Пулюя, Україна

## **ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОДЕЛЕЙ ДПП ДЛЯ АВТОДОРОЖНІХ ПРОЕКТІВ**

**О.А. Kovalchuk**

## **COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF PPP MODEL FOR ROAD PROJECTS**

Низька інвестиційна привабливість, яка є характерною для дорожньої галузі, зумовлена високою капіталомісткістю дорожніх проектів та тривалим терміном їх окупності. Ці особливості стримують надходження приватних інвестицій в автодорожню галузь, що в свою чергу потребує вагомої державної підтримки у здійсненні дорожніх робіт. Теперішня фінансова ситуація, що склалася в Україні вимагає залучення сталих позабюджетних джерел для фінансування дорожніх проектів. Для реалізації цих суспільно значимих інфраструктурних проектів одним з стратегічних пріоритетів України має стати співробітництво, яке засноване на принципах державно-приватного партнерства (ДПП). Власне, активно зараз розглядається питання співробітництва у вигляді концесій (як правило, при створенні платних автодорожніх об'єктів). Проте інша модель державно-приватного партнерства, а саме контракти життєвого циклу (КЖЦ), має ряд вагомих переваг перед концесією у автодорожній галузі (таблиця 1).

Таблиця 1 – Порівняння особливостей договорів концесій та КЖЦ

	Концесійний контракт	Контракт Життєвого Циклу
Термін дії	~ 10-25 pp	~ 10-25 pp
Мотивація виконавця/підрядника	Отримувати прибуток будь-якою ціною, експлуатуючи об'єкт	Створити якісну дорогу у мінімальні терміни
Надійність вхідних грошових потоків для виконавця/підрядника	Низька. Залежить від кон'юнктури ринку і майбутніх потрясінь. Небезпечна схема на тривалих термінах контрактів	Висока. Гарантується державою і залежить тільки від якості роботи підрядника
Якість підтримки автодорожнього об'єкта	Середня, немає мотивації на підтримку якості	Висока, тому що оплата є функцією якості, яка перевіряється за певними зовнішніми якістьми об'єкта

Вигода для Держави	Короткострокова, оскільки автодорога обходиться дешевше. У довгостроковій перспективі розвиток економіки гальмується додатковими платежами монополіста-концесіонера	Довгострокова, оскільки відбувається за рахунок ефективної транспортної системи і активного економічного розвитку підключених до автодороги районів
Публічне сприйняття	Платні автодороги сприймаються українськими громадянами негативно	Безоплатна якісна автодорога дуже позитивно сприймається українськими громадянами
Додаткові витрати на обслуговування системи оплати за проїзд автодорогою	До половини зібраних коштів за проїзд йде на підтримання самої системи збору коштів	Немає. Дорога безкоштовна для користувачів

Отже, головними відмінностями моделі КЖЦ є [3]:

По-перше, предметом контракту є не об'єкт інфраструктури, а надання сервісу протягом строку життя об'єкта. Тому Контракти Життєвого Циклу часто називають сервісними контрактами. Сервіс у випадку дорожньої інфраструктури – це доступна для використання автодорога.

По-друге, замовник формулює в контракті лише вимоги до сервісу, який хоче отримати, а не створює детальну ПКД (проектно-кошторисну документацію). Підрядник самостійно створює проектну документацію, беручи на себе матеріальну відповідальність за можливі помилки. При цьому він має повну свободу вибору методів вирішення технічних проблем при розробці ПКД, будівництві та експлуатації об'єкта.

Третя відмінність у тому, що підрядник самостійно фінансує всі роботи до моменту надання сервісу у використання. Замовник починає платити лише за працюючий сервіс, рівними частинами, наприклад, раз на квартал, і платить протягом всього життєвого циклу об'єкта. Розмір оплати залежить від рівня відповідності виставлених вимог до об'єкта, у тому числі, по якості дороги та безпеці руху по ній.

З правової точки зору, контракти життєвого циклу є приватними договорами (контрактами) між замовником (автодор/держава) і виконавцем/підрядником.

Отже, на сьогоднішній день для залучення позабюджетних джерел на фінансування дорожніх робіт ми пропонуємо використовувати модель КЖЦ, яка найбільш оптимально забезпечує якість і вартість виконання автодорожніх робіт.

### **Література**

1. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»[Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=1286-14>
2. Закон України «Про державно-приватне партнерство» [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>
3. Ковальчик О. Аналіз використання моделей державно-приватного партнерства в автодорожній галузі / О. Ковальчик // Формування ринкової економіки в Україні: зб. наук. пр. Серія економічна Вип. 25 / Львівський нац. ун-т ім. І. Франка. - Л.: Видавництво ЛНУ ім. І. Франка, 2011. - С. 122-126.